

經濟論叢

第111卷 第1号

- 軍需生産の諸問題……………木原正雄 1
- 標準商品(Standard Commodity)の意義……………瀬地山 敏 18
- フォード低価格政策形成の意義……………小野秀生 41
- 株式資本と平均利潤率の法則……………若林洋夫 63
-

昭和48年1月

京 都 大 學 經 濟 學 會

株式資本と平均利潤率の法則

——交通手段としての鉄道を中心として——

若 林 洋 夫

I 問題の所在と分析視角

マルクスが主として『資本論』において断片的に与えた株式資本に関する諸規定はヒルファーディング (R. Hilferding) の『金融資本論』で積極的にとりあげられて以来さまざまな形で論争されてきた。本稿ではそのなかの重要な論争点の一つである株式資本と平均利潤率の法則との関連をとりあげたいと思う。それは一般的 (平均) 利潤率の傾向的低下の法則と株式資本との関連如何という問題でもある。

マルクスは、『資本論』第3巻第2篇で産業資本の利潤 (率) 法則である平均利潤率の法則を自由競争を論理的媒介としつつ発生的に展開したのち、第3篇で、利潤の分配諸形態を論ずる (第4篇以後) 前に、資本主義的蓄積の一般的法則の一環としての資本の有機的構成の高度化を論理的媒介としつつ利潤率の歴史的傾向法則ともいうべき利潤率の傾向的低下の法則を導出した。その際、第2篇におけるすべての産業諸部門での平均利潤率の法則の貫徹という理論的帰結¹⁾を子 (率) で存立可能な資本として株式資本をとりあげる形で修正し、しかも株式資本が産業資本として資本の有機的構成のきわだって高い部門に投下され、しかもそれが増加することによって利潤率の低下に反対に作用する原

1) 「……本質的でない偶然的な相殺される相違を別とすれば、産業部門の相違による平均利潤率の相違は現実には存在しないということ、そしてそれは資本主義的生産の全体制を止揚することなしに存在できないということは、少しも疑う余地のないことである。」(K. Marx, *Das Kapital*, Dietz Verlag, Bd. III, S. 162, 邦訳, マルクス・エンゲルス全集, 大月書店版, 第25巻4, 195ページ。傍点は引用者。以下原典邦訳共, 同版を使用し, 邦訳は第1巻を㊟—a, b, 第2巻を㊟, 第3巻を㊟—4, bと略記する) みられるように, マルクスにとって平均利潤率の法則は産業資本主義=資本主義一般の理論体系のなかで体制維持法則ともいうべき意義を与えられていた。

因の一つとなると規定した²⁾。株式資本がかかる規定をうけるかぎりでは、ここで、平均利潤率の法則は株式資本に対立する個別資本 (Einzelkapital)³⁾に関する利潤率の法則というより具体的な規定をうける⁴⁾かのように思われる。

ところで、この「大なり小なりの利子」率程度の低い利潤率しかあげていない株式会社とは具体的には交通手段としての鉄道業をさしている⁵⁾のであるが、(平均)利子率で満足する株式資本という規定がマルクスの株式資本に関する一般的規定であるかのようにもみえる。私はかかる規定をめぐる若干の論点を整理することからはじめたいと思う。

第1、株式資本がこのばあい産業資本として投下されていながら(平均)利子率程度の低い利潤率しかあげられない、あるいはそれで満足するのはなぜか？

(1) ローゼンベルグはそれを資本主義的蓄積の増進と集中による最低必要資本量の増大に帰因する「中小資本の駆逐と株式資本の形成との関連で」理解する。

「大規模生産から放りだされた中小資本はふたたび大規模生産にはいりこんでいくが、しかしもはや株式資本の一部分の形態においてであって、——平均利潤ではなく利子を、より正確に言えば配当を、すなわち普通の利子よりはいくらか高いものを、

2) *Ibid.*, SS. 250, 273, 453. ㊟—a, 301-2 ページ, 329ページ, 558ページ。

3) この意味で、個別資本はマルクスにおいては個人資本を实体としていると規定してよいと思われる。

4) 降旗節雄氏はマルクスの平均利潤率の法則についてかかる規定をうけるものと解されている(「利子うみ資本」の概念、鈴木鴻一郎編「利潤論研究」1960、308-10ページ)。またついでに言えば、降旗氏は株式資本を「一般的利潤率の運動の外部に排除したのは、……『資本論』体系という「資本家的生産の一般的研究」の範囲乃至限度を確定したのとして高く評価しなければならぬ」(310ページ)といわれているが、マルクスは株式資本一般についてかかる規定を与えていたのであろうか。まさに『資本論』、いやむしろ6部編成の「経済学批判体系」プラン(とくにその「I資本」の「d 株式資本」)の「範囲乃至限度(の)確定」に関わるがゆえに重要な問題である。しかし、いわゆる「プラン」問題そのものは本稿の範囲外であるので、指摘にとどめる。

5) 産業株式会社の普及にとって、鉄道株式会社はイギリス・アメリカ合衆国・ドイツ等で、その最も普遍的な基礎をきづいた。「マルクス・エンゲルス資本論に関する手紙」岡崎次郎訳、下巻、1955、292-3ページ。石崎昭彦「アメリカ金融資本の成立」1962、78-88ページ。具天降「アメリカ金融資本成立史」1971、2-10ページ、18-47ページ。大野英二「ドイツ金融資本成立史論」1956、9-10ページ、同「ドイツ資本主義論」1965、170-1ページ。中村通義「株式会社論」1969、31-2ページ、46-7ページ、73-6ページ、等を参照。

ひきだすにすぎないのである。」⁹⁾

(2) 古川哲氏は、株式資本は「剰余価値を生産しつつも利子生み資本としてのみ計算され充用される」ということと株式会社が当時「一種の例外的な資本動員形態」であったことを根拠に株式資本の一般的利潤率の均等化への不参加と低利潤率を説明される⁷⁾。竹村孝雄氏も古川氏とはほぼ同じ理解に立たれている⁸⁾。

(3) 降旗節雄氏は、株式会社においては資本の有機的構成が高く固定資本が巨大であるために他の資本の剰余価値の流入が阻まれていることをその根拠として主張される⁹⁾。これらの諸見解は相互に関連しあってはいる（ローゼンベルグの見解は特異である）が、やはり力点のおきどころが異なっているのであり、かかる特徴づけも許されるであろう。既に指摘したように、これらの見解はマルクスと同様に鉄道業の実体を根拠にしていると思われるのであるが、他方、そうではあるが、マルクスにとってはこのことは株式資本に関する一般的規定とされていると看做している点で共通していると思われる。たしかに、『資本論』第3巻第3篇第14章第6節「株式資本の増加」では冒頭で「これにはさしあたりはあまり深く立ち入ることはできない」としながらも、株式資本は ①「ただ利子生み資本として計算され充用されるだけであ」り ②「(株式資本の投下される) 企業でこそ不変資本は可変資本に比べて最も大きい」¹⁰⁾から低利潤率(生産された剰余価値の使用総資本に対する比率)でありながら一般的利潤率の均等化に与からないということを根拠にして一般的利潤率の低下に反対する原因の一つとならしてしている。したがって、それは株式資本の一般的規定であり、マルクスが「鉄道の場合」を指摘したのは彼にとってはたんなる例示にすぎないというのも根拠なしとはいえない。だが、他方では、渡辺佐平氏も指摘されてい

6) デ・イ・ローゼンベルグ「資本論註解」副島種典・宇高基輔訳、第4分冊、1962、203-4ページ。

7) 古川哲、利潤率の傾向的低落の法則、「マルクス経済学体系」II、1966、74ページ。

8) 竹村孝雄、信用制度と株式会社、見田石介他監修「マルクス主義経済学」下巻、1971、211-2ページ。

9) 降旗節雄、前掲書、308-9ページ。

10) *Das Kapital*, Bd. III, S. 250. ㊟-a, 301-2 ページ。

る¹¹⁾ように、マルクスは「(株式)企業は、必ずしも一般的利潤率の平均化には参加しない」¹²⁾とか、株式会社から「彼ら(貨幣資本家)の受ける配当が利子と企業家利得とを、すなわち総利潤(総利潤とは平均利潤のことであるとするのが妥当であろう——引用者)を含んでいる場合でも……、この総利潤は、ただ利子の形態でのみ……受け取られる」¹³⁾といており、一般的利潤率の均等化に参加しない株式資本というのはその一般的規定ではない、ともいっているのである。

第2 上記のマルクスの株式資本に関する規定をその一般的規定であるという理解に立って、かかる規定は株式資本論においてとくに重要な範疇である創業者利得あるいは擬制資本と矛盾することになる、または信用論から株式資本論を展開するという筋道とは相反することになるという見解は正しいであろうか。

(1) R・ヒルファーディングは『資本論』第3巻第27章における周知の株式会社に關する規定を引用したのちそれを次のように評価している。

「マルクスがここで考察しているのは、わけても株式会社の経済政策的作用である。かれは配当を特殊な経済的範疇としてはつかまず、だから創業者利得をも分析していない。平均利潤の形成および利潤率の低下におよぼす影響にかんする、かれの最後の記述についていえば、あきらかに、株式会社の普及とともに株式会社の利潤が一般的利潤率の平均化にあずからねばならないことは、私的企業の利潤とまさに同様である。その他すでにみたように、株式会社の生産物も、正常な状態のもとでは、私的企業のそれとまったく同一の価格法則に服する。マルクスは当時の鉄道株式会社を念頭におき、この点で、かれの記述はおそらく部分的にあたっという。だが、部分的にだけだ。というのは、そこでも創業者利得は鉄道の価格としてあらわれねばならなかったはずの利潤の一部分を、すでに先取りしていたからである。」¹⁴⁾(傍点は引用者)

ヒルファーディングは、結局、株式資本が一般的利潤率の均等化に参加しないという規定は鉄道についても誤っていることを、そこでの創業者利得の先取り

11) 渡辺佐平、信用制度の役割、信用理論研究会「講座信用理論体系」Ⅱ、1970(初版1961)、192ページ。

12) K. Marx, *op. cit.*, S. 453. 前掲訳、558ページ。

13) *Ibid.*, S. 452. 前掲訳、557ページ。

14) R. ヒルファーディング「金融資本論」林要訳、1961(改訳版)、172-3ページ。

を指摘することによって証明しようとした、と思われる。創業者利得の先取りとは、もし株式資本が平均利潤率を獲得できるとすると、その利潤量（率）を逆に利子生み資本に還元して株式資本の額面価格総額を決め、そのうち現実資本として投下するのはその利潤量（率）が額面価格総額（払込資本）に対して利子（市場ないし平均利子率）を支払いうるようになる部分だけであるということだ。換言すれば、現実資本が100万ポンドで利潤率が10%（10万ポンド）である場合、10万ポンドの利潤は利子率が5%だとすると200万ポンドの利子生み資本に還元しうる。したがって、額面価格総額が200万ポンドの株式を発行しても現実に投下するのは100万ポンドでも十分な利子（=配当）を支払うことが可能だとされるのである。すると、100万ポンドが創業者利得として形成される。こうしたことは、19世紀末から20世紀初めの産業独占の形成・確立期（産業資本主義から独占資本主義への移行・後者の確立期）にとくにイギリス繊維工業の株式会社相互の合併の際などに見られた現象¹⁵⁾で、ドイツなどの創業者利得の取得形態とは著しい対照をなす。ヒルファーディングがマルクスの指摘について「部分的にあたっている」といっているのは、利子生み資本に還元されるべき予想利潤率が平均利子率以上平均利潤率以下に設定されたのだと看做しているからであろう。かくして、イギリス金融資本成立期における創業者利得の形成の特殊形態（水増資本化による混水利得=暖簾）が19世紀中葉の鉄道株式会社について成立していたということになる。これは資本主義の自由競争段階と独占形成期・独占段階との差異を無視したものであると思われる。もちろん、産業資本主義段階の株式会社の設立・株式発行に際して創業者利得が形成しうるが、その取得が利潤獲得の重要な目的の一つとなり、またそれが水増資本化による混水的創業者利得の形態をとるのは少なくとも「大不況」期以後に固有のこと

15) 生川栄治「イギリス金融資本の成立」1956、53-63ページ、187-193ページ、参照。アメリカについても同様のことが指摘されている。同、311-4ページ。生川氏は、そのなかで鉄道株式資本における混水的創業者利得について指摘されているが、それは、とくに1870年代前半以降、アメリカ鉄道業における大投機業者=鉄道王によって現実投資なしの追加株式の発行等として行なわれ、後にもみるようにそれは額面に表示された資本総額（株式のほか社債・借入金が含まれる）に対する利潤率の低下として現われ、1893年の全鉄道組織の大崩壊（殆んど4分の1破産）の原因の一つとなったと思われる。

であると思われる。(2) ヒルファーディングのマルクス批判と共通する論点を異なる視角から中村通義氏が指摘している。

「……株式資本をもって資本の発展の最高の形態……として把握するという、マルクスの株式会社論の第2の側面は、じつは、株式会社が現実にも利子を生むにすぎない——したがって株式資本はたんなる利子生み資本として他の利子付証券と実質的に異なることになる——という理解と平行して存在し、後者によって前者が混濁せしめられ、それによって、株式資本を信用制度の発展から論理的に展開する途は閉ざされてしまった」¹⁶⁾ 「……たんなる利子生み資本とは区別されたものとしての株式資本、したがって貨幣市場とは区別されたものとしての資本市場——二重の存在を与えられた株式会社の資本の一方が、収益と利子率に左右されつつ擬制価格をもって売買される市場——を明確に説くことができなくなる」¹⁷⁾ (傍点は引用者)

中村氏もマルクスが「株式会社が現実にも利子を生むにすぎない」と規定する当該株式会社は当時の鉄道業であったということを前提したうえで、マルクスがその規定を株式資本の一般的規定としていることを批判されているのである。たしかに株式資本は利潤(長期的には平均利潤率)を生む機能資本=現実資本が市場利子率(長期的には平均利子率)を媒介として擬制資本としての仮象的存在形態をとる点にその特質があり、「他の利子付証券」とは擬制資本としての形態を異にするというのは中村氏のいわれる通りである。だが、ここでも、問題はさしあたり「株式会社が現実にも利子を生むにすぎない」という規定がマルクスの株式資本に関する一般的規定であるか否かにある。

これまでマルクスの ① 一般的(平均)利潤率の均等化へ参加せず ② 大・小利子率=低利潤率→利潤率の低下に反対する原因の一つとなるという株式資本に関する規定をめぐる若干の論点を整理してきたが¹⁸⁾、それは、一方では、その規定を肯定し、他方では、それを否定しないし批判しているのである。そ

16) 中村通義、前掲書、16ページ。

17) 同上、26ページ。

18) この問題について、以上の人たちのほかに、スウィーージーは次のように扱っている。この問題は「実際においては利潤率を計算する方法にかんするものであるから、……考察しないこととする。」(P. スウィーージー「資本主義発展の理論」都留重人訳、1967、119ページ) J. ギルマン(「利潤率低下の理論」西川良一訳、1968、41-9ページ)や南克己氏(利潤論、「マルクス経済学講座 I」1963、所収、199-208ページ)もこの問題を考察していない。

して両者に共通しているのはその規定はマルクスにとっては株式資本に関する一般的規定であると看做され、株式資本(=株式会社)が普及=一般化してくればそれは正しくなくなると論定していることである。これらの見解ははたしてマルクスの理論的含意を十分理解しているであろうか。さらに、誰もがマルクスにかかる規定を挙示せしめた鉄道業——マルクスは鉄道業のみを例示している——を指摘しているのであるが、鉄道株式会社の現実資本=機能資本としての交通資本の産業資本一般($G-W < \frac{A}{pm} \dots P \dots W'-G'$)とは異なる循環様式 ($G-W < \frac{A}{pm} \dots P-G'$)については全く問題としていない。もしその分析をしていなければ、交通資本はその独自の資本循環様式と利潤率決定機構をもつがゆえに一般的利潤率の均等化機構を著しく欠いているということが解明されたであろう。以上の諸論点について、マルクス自身の諸労作に依拠しつつ、批判的に検討したいと思う。

II 交通革命と交通資本

本稿で交通手段 (Kommunikationsmittel) あるいは交通業 (Kommunikationsindustrie) というのは、本来の運輸手段 (Transportmittel) = 運輸業と通信=伝達手段のことを意味する。産業革命と匹敵する意義を有する交通革命——生産力=技術革命——の担い手として、前者は陸上運輸における鉄道、河川・海上運輸における蒸気汽船、後者は電信によって代表される。この交通業は ① 採取産業 ② 農業 ③ 製造業につづく第4の物質的生産部門ではある¹⁹⁾が、さしあたり次の点で前者とは区別される。第1に、一方ではそれは直接的生産過程の外部に属している点で本来の産業とは区別されつつ、他方で一つの独立の生産部門——生産資本の一つの特殊な投下部面——をなしている点で商業とも区別されるところの社会的再生産過程における特殊な位置をもっている²⁰⁾。した

19) K. Marx, Theorien über den Mehrwert, Karl Marx Friedrich Engels Werke, Dietz Verlag, Bd. 26, Erster Teil, 1965, S. 387. 邦訳 (大月書店版), 524ページ。(以下、原典・邦訳とも同版を用い、原典は、Theorien, (1), (2) (Zweiter Teil, 1967), (3) (Dritter Teil, 1968) と略し、邦訳はページのみを示す)。

20) K. Marx, Grundrisse der Kritik der Politischen Ökonomie, Europa Verlag, SS. 423-4.

がって、交通業は「流通過程のなかでの、そして流通過程のための、生産過程の継続として現われる」²¹⁾のである。第2に、それは、直接的生産過程を有する本来の産業が資本の価値増殖の特殊な諸条件——かかる意味で特殊な資本をなす——をなすのにたいして、社会的生産の共同社会的・一般的諸条件 (die gemeinschaftlichen, allgemeinen Bedingungen der gesellschaftlichen Produktion) を構成する²²⁾。マルクスは、『経済学批判要綱』(『資本論』準備ノート)執筆時に構想していた「経済学批判」体系プランのもとで、「交通手段に特別の一篇」(ein besonderes Abschnitt den Kommunikationsmitteln)をささげ、それが「価値増殖の固有の法則をもつところの固定資本の一形態をなしている」ことを根拠として「利子とりわけ信用」論ではじめて本格的に論じようと計画していた²³⁾。しかし、周知のように、この計画は実現されず、それによって株式資本と平均利潤率の法則との関連について前章でみたような誤解を招く一因となった。それはともかく、本章では前章で提起した問題を解く鍵となる交通手段とくに運輸手段の革命が資本主義的生産の発展、産業資本主義の確立のためにもった経済的意義、および交通資本の独自の循環様式とその利潤率決定機構を解明したく思う。

〔1〕 産業資本と交通革命

周知のように、18世紀後半、その第3・3半期にはじまった産業革命の展開によるマニュファクチュアールにかわる機械制大工業＝工場生産の確立は、資本による労働力の「形式的包摂」を「実質的包摂」へと移行させかくして資本主

邦訳、高木幸二郎監訳(大月書店)、第3分冊、1961、460-1ページ。(以下、*Grundrisse*、と略し、邦訳は、分冊数(例えば、③)とページのみを示す) *Das Kapital*, Bd. II, S. 153. ④, 186ページ。

21) *Das Kapital*, Bd. II, S. 153. ④, 186ページ。

22) *Grundrisse*, S. 432. ③, 470ページ。 *Das Kapital*, Bd. I, S. 404-5. ④—a, 501ページ。

23) *Grundrisse*, SS. 422-3. ③, 459-60ページ。「交通手段の生産、流通の物質的諸条件の生産は、固定資本の生産という範疇のもとに配列されるのであり、したがってなんら特殊な事態を構成しないということである。」(*Ibid.* S. 432. ③, 470ページ、傍点引用者)このことの経済学的意味については後述する。ついでに付言すれば、マルクスは『資本論』第2巻第8章第2節「固定資本の諸成分・補償・修理・蓄積」主として交通手段としての鉄道業の固定資本の諸要素を例としながら分析していることに注目すべきである。

義的生産に独自の生産力を構築するとともに物質的富（使用価値としての富）の未曾有の増大をもたらした。未知の市場の拡大をたえず求める資本主義的商品生産は、その増大した生産力に対応する交通・運輸手段を必要とした。18世紀の60年代以降、とくに90年代には運河の建設が頂点に達し、陸上輸送では馬車が用いられ、河川・海上では帆船を中心に商品輸送を行った。ところで、これらの運輸手段は手労働とマニファクチュアとを技術的基礎としており、「生産の激烈な速度や巨大な規模や大量の資本と労働者との一生産部面からの他の生産部面への不断の投げだしや新たにつくりだされた世界市場的関連にもなう大工業にとっては、やがて、堪えられない束縛となったのである。」²⁴⁾換言すれば、機械制大工業はその激烈な生産の速度と巨大な生産規模にふさわしい迅速な大量輸送を可能にする交通・運輸手段の出現を必要としたのである。しかもそれが遠隔市場でも競争を可能とするために、つまり現実に輸送が行なわれるためには、直接的生産過程で生みだされた諸商品の価値量に対して運輸過程でつけ加えられる価値量は相対的に——比率として——僅少でなければならない。

かくして、交通手段の革命は、諸商品の運輸費及び時間を著しく減少させること²⁵⁾によって、相異なる生産地が同一市場で競争するのを可能とするという意味での競争可能な空間を拡大し²⁶⁾、現実に統一的な国内市場を創造するとともに、外国市場征服の武器として資本主義の世界市場をも現実的に創造する²⁷⁾。

24) *Das Kapital*, Bd. I, S. 405. ㊟—a, 501 ページ。

25) イギリスにおける最初の木格的鉄道である、Liverpool & Manchester Railway (1826) はその趣意書に次のように述べている「1. 運河よりも33マイル短い、2. 運河では36日かかるのに鉄道では4—5日、3. 毎日運転 4. 運賃は運河の3分1」（宮崎犀一、近代英国株式会社形成史論（三）、国学院大「政経論叢」第6巻第1号、1957、56ページ、のちに「経済原論の方法」上、1970、に所収、316—7ページ）。

26) イギリスにおける1845年にはじまる「鉄道大投資時代」の展開を前に、1771年から1844年まで続いた北部イングランドの石炭カルテル（販売制限協定）——近代的土地所有（の独占）を媒介とする近代的独占としての自然的独占——は、交通手段の革命の進展による競争可能地域の拡大により崩壊した（宮崎犀一、前掲論文、61ページ、北原 勇、独占と競争（1）——産業資本主義段階——、「三田学会雑誌」第52巻第1号、42—7ページ、W. H. コート「イギリス近代経済史」矢口孝次郎監訳、1957、200ページ、参照）。

27) *Das Kapital*, Bd. I, SS. 474—5, Bd. III, SS. 735, 777. ㊟—a, 589ページ、㊟—b, 933, 987 ページ。

こうした交通手段の「機械化」は、また、マニユファクチュア的な機械（道具機）製作から機械による機械製作への移行をうながし、「原動機の建造に使用される巨大な機械を出現させ」る²⁸⁾とともに、さらに「季節労働の元来の技術的基礎を廃棄し」た²⁹⁾のである。

他方で、交通革命は、諸（産業）資本の各々の個別的な直接的生産過程のモメントに属さない競争諸条件（外部条件）を相対的に平準化することによって、これまでその外部条件のために余儀なくされた生産（資本）の分散の必要性を著しく緩和し、生産の集積を促進するのである。それはまた、生産の集積とともに商業および人口をも集積する³⁰⁾。

交通革命は、さらに、商品資本の流通期間を短縮する主要な手段の一つであり、産業資本のための原料在庫および商業資本のための商品在庫の必要量を相対的に減少させ、かくして資本の回転率を高め、そのかぎりでの利潤率をも高める³¹⁾。こうした運輸手段の変革とともに電信網の確立は「1825年—1857年の二つの大きな恐慌震源地」であるアメリカとインドを「ヨーロッパの工業国に70%から90%も近づけ……、それとともにその爆発能力の一大能力を失な」わしめたのである³²⁾。

以上述べてきたように、産業革命によって可能となった機械制大工業＝工場生産の普及と一般化の過程が産業資本の確立過程であるとするれば、それはあらゆる生産を商品生産に転化させる過程でもあるがゆえにその資本主義的生産に独自の生産力に照応する交通手段の変革を不可避ならしめたのであり、かくして産業資本の真の確立は変革された交通手段の一般化をも最も重要な指標の一つとするのである³³⁾。

28) *Ibid.*, Bd. I, S. 405. ㊟—a, 501 ページ。

29) *Ibid.*, SS. 503-4. 同上, 624-5 ページ。

30) *Ibid.*, Bd. II, SS. 251-4. ㊟, 304-7 ページ。

31) *Ibid.*, SS. 292-3, Bd. III, S. 322. ㊟, 356 ページ, ㊟—a, 387 ページ。K. Marx, *Theorien*, (2), S. 484. 邦訳, 654 ページ。(3) SS. 281-2. 邦訳, 373-5 ページ。

32) *Das Kapital*, Bd. III, S. 81. ㊟—a, 90-1 ページ。

33) 1879年4月10日付のマルクスからダニエルソン宛の手紙, 「資本論に関する手紙」下巻, 岡崎次郎訳, 1955, 292-3 ページ。

〔2〕 交通資本の循環様式の特質と利潤率決定機構

既に指摘したように、交通資本——具体的には、運輸資本についてであるが、交通資本一般にも妥当する——の循環様式の特質について、マルクスは次のようにいう。

「……運輸業についての定式は、 $G-W < \frac{A}{pm} \dots P-G'$ となるであろう。……つまりこの定式は貴金屬生産の定式とほとんどまったく同じ形式をもっているものであり、ただ運輸業では G' は生産過程で生みだされた有用効果の転化形態であって、この過程で生みだされてそこから突き出された金銀の現物形態でないだけである。」³⁴⁾

かかる交通資本＝運輸資本——運輸資本を内容とする場合も交通資本と表現する——の定式の産業資本一般 $G-W < \frac{A}{pm} \dots P \dots W'-G'$ に対する独自性は何を意味するか？ 第1に、運輸業が生産する使用価値は場所を変えるという無形の有用効果である。したがって、その有用効果の消費は生産過程＝運輸過程と直接的に時間的にも空間的にも不十分に結びつき、かくしてその生産過程は同時に消費過程となる。交通業一般は、生産過程と区別された独自の流通過程をもたず、むしろ産業資本の生産した諸商品が直接的生産過程から本来の流通過程（市場）に入るための媒介的機能を担うのである。第2に、そのことは、また、ここでは固定資本の素材的担い手（たとえば、レールや車輛）が生産的に消費されるとともに個人的消費にも、たとえば旅行者の輸送にも、はいることに現われる。さらに、使用価値＝有用効果の無形性、すなわち非対象性は、運輸業では本来の原料つまり本来の流動不変資本が生産過程において存在しないことを意味する。固定資本の諸要素のための補助材料（たとえば、鉄道・蒸気汽船のための燃料としての石炭）を必要とはするが、この意味では、運輸業は採取産業（鉱山業）と共通性を有するが、後者の資本の範式は産業資本一般と同じなのである。かくして、運輸業では資本の回転に着目すれば、固定資本と（流動）可変資本とによって構成されるのであり、固定資本の素材的担い手の生産的消費それ自体が使用価値＝有用効果の生産＝消費過程となる。したがって、

34) K. Marx, *Das Kapital*, Bd. II, S. 61. ②, 69ページ。

交通＝運輸業における生産力の増大（生産性の向上）は、可変資本に比べての不変資本はもっぱら固定資本であるから、固定資本の累進的増加を意味する。補助材料も相対的に減少しなければならない。そして「資本はまさに固定資本の生産のばあいにこそ、（価値増殖の手段として）流動資本の生産のばあいよりもいっそう高次の位相で自己目的として自らを措定しており」³⁵⁾、したがって「資本に立脚する生産様式のすでに達成された発展段階は固定資本の現存の大きさで測定される」³⁶⁾ かぎりでは、交通手段と交通資本の増大は資本主義的生産様式の発展段階を表現する最も重要な指標であり、また社会的生産の共同社会的・一般的諸条件としての交通手段が資本によって掌握されているか否かはその分水嶺である。交通手段が「価値増殖の固有の法則をもつところの固定資本の一形態をなしている」というマルクスの指摘は、以上のことを意味する³⁷⁾。

社会的再生産過程における独自の位置と独自の循環様式をもつ交通資本の利潤率決定機構を考察しよう。ここではマルクスにならって鉄道業を典型としてあげてみたい。

既に、一般的に明らかにしたように、交通資本の有機的構成が極めて高いうえ、不変資本の圧倒的な部分は固定資本であるがゆえに、① 使用総資本のうちで可変資本の比率はきわめて低いので——剰余価値率が本来の産業と同じであれば——使用総資本に対する剰余価値の割合がきわめて低くなり ② 使用総資本回転（年）率もきわめて低くなる³⁸⁾。しかし、こうした事情は社会的総資本にとっての（平均）利潤率を低くする原因ではあっても、交通資本それ自身

35) K. Marx, *Grundrisse*, S. 598. ⑤, 659ページ。

36) *Ibid.*, S. 603. 同上, 665ページ。

37) これまでの叙述について以下の箇所を参照, *Das Kapital*, Bd. II, SS. 60-1, 160. ④, 68-9, 195ページ。Theorien, (2), SS. 39, 56, 86, 邦訳, 43, 67, 109ページ, (8) SS. 384-5, 邦訳, 508-9ページ。

38) 1843年—1867年のイギリス鉄道業において、使用総資本に対する総収入の比率は5.1%~8.0%のあいだを変動しており、また費用総額（このうちに、流動不変資本＝主として燃料、可変資本、原価償却費がふくまれる）の比率は2.4~4.0%のあいだを変動しているのであり、固定資本の割合がいかに大きいかかわかるであろう。また1870年—1890年のアメリカ鉄道業では、使用総資本のうち85~90%がレールと車輻のために支出され、1890年の不変資本96億9,762万ドル（内、レール・車輻に87億8,922万ドル）=95.8%、可変資本=賃金4億2,502万ドル=4.2%で、利潤＝純益3億4,692万ドル=3.4%であった（推定）。

の利潤率が平均利潤率よりも低い原因ではない。問題はむしろその独自の資本循環様式と関わる交通資本に固有の利潤率決定機構にある。

交通資本の生産する使用価値は場所を変えるという有用効果であり、さしあたり人間の運輸の問題を捨象すれば、その使用価値の買い手は——商業資本をもさし当り捨象する——諸商品を生産する産業資本全体である。産業資本はその生産地(工場所在地)から競争可能な市場まで諸商品を選びこむ。ここで問題となるのは産業資本にとって生産地からどれ位離れた市場まで競争可能であるかということである。問題を簡単にするために、市場Aと運輸費ゼロの資本 a と市場Aから最も離れている資本 b とを想定しよう。(資本 a と b は同一商品の生産者である)。また資本 a の費用価格を k_a 、資本 b のそれを k_b 、その商品のマイル当り運賃(運賃率)を t 、距離を m としよう。この場合、資本 b が資本 a と競争可能であるということは資本 b が少くとも運賃(tm)を除いてその費用価格(k_b)を回収しうることを最低条件とする。この場合、 tm が最大となるための資本 a と b に内在的な条件は資本 a が最も劣悪な生産諸条件のもとにあり、資本 b は最も優秀な生産条件にあると仮定することである。商品の生産価格(市場価格でもよい)を p とすると次の市場関係が成立する。

(1) 資本 b が利潤ゼロを覚悟した場合には、 $p - k_b = t_1 \times m_1$ が成立し、したがって $m_1 = \frac{p - k_b}{t_1}$ となる。

(2) 資本 b が資本 a と同じ利潤率を獲得するという場合には、 $k_a - k_b = t_2 \times m_2$ が成立し、したがって $m_2 = \frac{k_a - k_b}{t_2}$ となる。

(3) 資本 b が平均利潤率を獲得するためには次の式が成立しえなければならない(この場合、平均的費用価格を $\frac{k_a + k_b}{2}$ とする)。 $\frac{k_a + k_b}{2} - k_b = t_3 \times m_3$ 、したがって、 $\frac{k_a - k_b}{2} = t_3 \times m_3$ 、それゆえに $m_3 = \frac{k_a - k_b}{2t_3}$ 。これらの定式のなかで、われわれの問題にとって注目する必要があるのは、資本 b にとって競争可能地域を拡大するためには運賃率(t)が最小となることであり、運賃率と市場までの距離(m)とは反比例関係にあり、資本 b の運賃負担能力の限界は $t_1 \cdot m_1$ であるということである。運賃率と競争可能な市場までの距離が反比例関係にあるとい

うことは、他の諸条件が変わらなければ、当該運輸資本の収入は一定であるか、あるいはその変動幅がわずかであることを意味する。(ここでは運輸資本と本来の産業資本および商業資本との現実の対抗関係を捨象する)

さて、今度は視角を変えて交通総資本を一定として総収入が増えるためには何が条件となるかをみよう。或る一国を例にとると、それは国内における産業＝総資本の商品生産総量が増加し、かくして運賃率不変とすれば総走行距離が増加することである。つまり、一定面積(領土)内での産業＝総資本の商品生産量の増加率(密度)が問題となるのである。それゆえ、生産の中心地と商業の中心地を結ぶ運輸資本は使用総資本にたいする総収入の比率も大であり、したがってほかの条件が同じであれば運輸過程の労働生産性は運輸過程それ自身よりもその外部条件(生産の集積、商取引の集中や人口の集中等の度合)に依存するので、利潤率も高くなる。運輸資本相互の技術的条件がたとえ全く同じでも、労働生産性や利潤率はまさに運輸過程の外部条件に依存するがゆえに、運輸資本相互の利潤率の均等化機構を欠くばかりでなく、運賃率が総走行距離と反比例関係(総収入を規定)にあるがゆえに運輸総資本の利潤率を他の諸部門のそれと連関させるメカニズムを欠くこととなり、かくして一般的利潤率の均等化機構をも欠くのである。換言すれば、たとえば1国内の全国幹線鉄道網の確立を前提すると、鉄道投下総資本は産業＝総資本量または商品総量(＝総額)とともに領土面積によって規定される比重が高いということ、そのことは鉄道資本の利潤率は当該国の資本主義の発展段階にも規定されることを意味するのである。もちろん、交通資本の利潤率は全く一方的にその外部条件に規定されるわけではなく、同一量の商品を輸送する場合のコスト(例えば、運河による帆船輸送、陸上での馬車輸送および鉄道を比べてみよ)の低下すなわち運輸費の低下は資本主義的商品生産の発展度合を規定するように、運輸過程そのものにもその規定要因があるのであるが、それが決定的要因ではないことに交通資本の特質があるのである。

一般的に運賃率は、ほかの事情が変わらなければ商品の容量と重量とに正比

例し、トン（重量）当り・立方米（容量）当りの1マイル運賃として表現される。この運賃率そのものは運輸業の生産力に反比例し、また運輸費は走行距離に正比例する。これを修正する事情は、総収入したがってまた純収益を最大にするために、①商品の価値に比例して運賃率を課そうとすること、②走行距離が長くなるにしたがって運賃率を透減させる、③比較的破損しやすいか腐敗しやすい商品の運賃率を特別に高くすること（実際には鉄道会社はそれを補償するわけではない）等である³⁹⁾。かくして鉄道利潤率は、営業路線のマイル当りの平均運輸量（トン）によって左右される。

ところで、マルクスが交通＝運輸資本が輸送費用から剰余価値＝利潤をひきださうる条件について次のように述べているのは、われわれがこれまで述べてきたことを端的に論証する。

「（交通資本）がこれ〈剰余価値〉を引きだすことができるかどうかは、彼が生産物をもちこむ国の富とその国の需要等、この国にとっての生産物の使用価値に依存している。」⁴⁰⁾（ここでは、外国貿易を想定し、かつ生産者が同時に運輸手段の所有者であることを前提している——丸括弧内は引用者）「ただ直接的生産物が、輸送費用が減少する度合いに応じて、遠隔の諸市場で大量的に売りさばかれていくかぎりでは、そして他方に交通手段と輸送それ自体が、価値増殖の領域、資本によっていとなまれる労働の領域を提供するかぎりでは、大規模の交易——それによって必要労働以上のものが補填されるのだが——が行なわれるかぎりでは、いっそう低廉な運輸手段と交通手段との生産は、資本のうえにたてられた生産にとっての条件であり、だからこそそれは資本によって生産されるのである。」⁴¹⁾（前半の傍点のみ引用者）

「一面では、この種の事業（＝交通業）を資本の価値増殖過程としていとなむために、国の富が十分に集積され、資本の形態に転化されていること。他面では、資本家が道路の価値を（時間に応じて一部分ずつ断片的に）道路（すなわち利用）として実現しうるほどに、交易量が十分であり、また交通手段の不足からくる制限がそれをそのまま十分に感ずること。」⁴²⁾

39) 以上の分析は次の箇所を参照。Grundrisse, SS. 420-1, 423, 428-30. ③, 457-8, 460, 466-8 ページ。Das Kapital, Bd. II, SS. 152-3. ②, 184-6 ページ。

40) Grundrisse, S. 421. ③, 458 ページ。

41) Ibid., S. 423. 同上, 460 ページ。

42) Ibid., S. 429. 同上, 467 ページ。

III 鉄道＝株式資本と利子率

前章で明らかにしたように、交通＝運輸業の利潤率は、ほかの諸条件を一定とすると、運賃率と総走行距離とは反比例関係にあるところから、総収入を増加させかつ総収入のうちの費用の割合を減少させる主要な役割を果す交通＝運輸総資本に対する運輸される商品総量（およびその価値＝価格総額）と平均輸送距離との積によって、決定的に左右される。したがって、生産と商業の集積・集中のすすんだ地域であればあるほどその利潤率は高くなる。その利潤率の高さは経験的なものとして現われる⁴³⁾。

ところで、利潤率そのものにだけ関連していえば、個別資本は少なくとも一般的（平均）利潤率を獲得できるのでなければいかなる事業もひきうけない。けだし、個別資本が正常（標準的）な再生産＝蓄積を行うための最低必要利潤率こそ平均利潤率にほかならないのであるから。株式資本の場合には、最低必要利潤率は利子率（長期的には平均利子率）である。けだし、株式資本が正常な再生産＝蓄積（追加株式・社債の発行、借入金の導入）を行うには少なくとも利子率を下限とする利潤率が獲得できればよいのであるから。だから、交通＝運輸業が株式資本によってひきうけられるためには、そこでの利潤率が少なくとも利子率以上でなければならないのであり、逆にそれが株式資本によってひきうけられていることはその利潤率が利子率になることの根拠とはならないのである。もし株式資本が自らの企業経営だけではその利潤率が利子率にすらならなければ、産業＝総資本はそれを国家にひきうけさせるのである。また、個別資

43) 鉄道建設は、まず生産と商業との中心地（人口の集中地域）から始まる。イギリスにおける鉄道大投資時代の始まる（1845年）以前、London & Birmingham Railway や Liverpool & Manchester Railway 等は1840年までには10%ないしそれ以上の配当をしていた（宮崎厚一、前掲論文（二）、第5巻第4号、1957、158-9ページ）。とくに後者の会社設立を許可した。the Liverpool & Manchester Act (1826) は、配当が10%以上になった場合、会社収益を減らすために運賃率を改訂することを定めていた。この個別条令は1844年の一般法たる the Railway Act にほかの諸条項とともに盛り込まれ、19世紀におけるイギリス鉄道のみでなく、アメリカ合衆国においても運賃率改訂の原理になったといわれる（H. Parris, *Government and the Railways*, 1965, pp. 10, 14, 94. D. Lardner, *Railway Economy*, 1850, pp. 411-2. W. Page, *Commerce and Industry*, with a preface by W. Ashley, 1968 (1919), pp. 206-8).

本にとっては利潤率だけが問題となるのではなく、資本の絶対的大いさ、すなわち調達可能な資本量も問題となる。けだし、機械的大工業＝近代工業を確立した産業＝総資本が生産する商品総量の運輸を担うにただけの運輸手段を構築できなければならないからである。1845年に鉄道大投資時代が始まったイギリスでは、当時のマイル当り平均投資額（これは使用総資本を開通路線延長で割算した商である）は約4万ポンドに達し、1860年でも約3万3,000ポンドに達していたのである。これを株式資本が担いうるためには、いわば利子で満足する資本が交通＝運輸業にとって必要な分量において調達可能でなければならない。かくして、ここでは利子率以上の利潤率というモメントと資本の大きさというモメントは相互に関連しあうが、また異なるものであり、したがってどちらか一方だけが可能であっても株式資本によってはひきうけられはしないのである⁴⁴⁾。

イギリスでもアメリカでも、鉄道建設は株式資本によって展開されたのである（1830年代までのアメリカ合衆国では州政府）が、まったく国家の援助なしに建設しえたのは世界でイギリス一国だけである。合衆国では1850年以後のとくに西部地域への鉄道建設は連邦・州政府の融資や土地の譲渡を伴っており、なかでも土地の譲渡は1872年に中止されるまでに約1億5,500万エーカーに達し、そのうちの約1億3,100万エーカーは無償で譲渡されたのである⁴⁵⁾。鉄道業の利潤のなかには実際上は費用項目に入る地代が含まれているのであるが、合衆国では少なくともこの地代部分は国家が負担したのである。マルクスによれば、合衆国のこの国家による鉄道会社に対する土地贈与は線路の建設に必要な土地だけでなく森林なども含めて線路の両側数マイルに及んでいた⁴⁶⁾のであり、かかる事実は地代のみでなく利潤の一部分も国家が提供したことを意味する。このことがその後、1870～80年代の現実投資なしの追加株式発行やとくに1893年以後の鉄道会社の大同小異の際の資産再評価・水増し資本による混水＝創業者利得の取得のために大いに利用されたものと思われる。

44) Grundrisse, SS. 428-30, 551-2. ③, 466-8, 608-9ページ。

45) A. M. ジョンソン「アメリカ政府と企業」田中啓一訳, 1971, 134-6ページ。

46) 1879年4月10日付のマルクスからダニエルソン宛の手紙, 前掲訳書, 293ページ。

表I 1840年代—1860年代のイギリス鉄道概観表

	開通路線延長 (マイル)	投下資本累計 (1000£)	総粗収益 (1000£)	投下資本に対する割合(%)		
				総粗収益	費用総額	利 潤
1843	1,857	74,280	4,535	6.1	2.4	3.7
1844	1,952	78,080	5,075	6.5	2.6	3.9
1845	2,148	85,920	6,210	7.2	2.9	4.3
1846	2,441	97,640	7,566	7.8	3.1	4.7
1847	3,036	121,440	8,511	7.0	2.8	4.2
1848	3,816	152,640	9,934	6.5	2.6	3.9
(1848)*	5,079	205,160	5,745	5.6	2.2	3.4
1849	6,032	229,748	11,806	5.1	—	—
1850	6,621	240,271	13,205	5.5	—	—
1851	6,890	248,241	14,997	6.0	—	—
1852	7,336	264,166	15,711	5.9	—	—
1853	7,686	273,325	18,036	6.6	—	—
1854	8,054	286,069	20,216	7.1	3.3	3.8
1855	8,280	297,585	21,508	7.2	3.4	3.8
1856	8,707	307,595	23,165	7.5	3.5	4.0
1857	9,094	315,157	24,175	7.7	3.5	4.2
1858	9,542	325,376	23,957	7.4	3.6	3.8
1859	10,002	334,363	25,744	7.7	—	—
1860	10,433	348,130	27,767	8.0	3.8	4.2
1861	10,869	362,327	28,565	7.9	3.8	4.1
1862	11,551	385,218	29,126	7.6	3.7	3.9
1863	12,322	404,216	31,156	7.7	3.7	4.0
1864	12,789	425,720	33,912	8.0	3.8	4.2
1865	13,289	455,478	35,752	7.9	3.8	4.1
1866	13,854	481,872	38,164	7.9	3.9	4.0
1867	14,247	502,263	39,480	7.9	4.0	3.9

(資料) 1. 1843年—1848年までは、Dionysius Lardner, *Railway Economy*, 1850, p. 307 より作製。

2. 1849年以後は、William Page, *Commerce and Industry*, 1919 (with a preface by W. Ashley, 1968), *Tables of Statistics for the British Empire from 1815*, p. 170 より作製。

* 1848年までの年度は前年7月1日—当年6月30日となっている。したがって、(1848)は1848年7月1日—12月31日の6ヶ月間の数字である。

表 II 1850年—1890年のアメリカ鉄道概観表

	開通路線距離	投下資本累計	総粗収益	純収益	収益(利潤)率
	(マイル)	(1000\$)	(1000\$)	(1000\$)	(%)
1850	9,021	318,126	—	—	—
1851	10,982	—	39,566	—	—
1855	18,374	763,678	84,250	—	—
1860	30,626	1,149,481	—	—	—
1861	31,286	—	130,000	—	—
1863	33,170	—	190,000	—	—
1867	39,050	1,172,881	334,000	105,300	9.0
1868	42,229	1,869,529	—	—	—
1869	46,844	2,041,226	—	—	—
1870	52,922	2,476,893	—	—	—
1871	60,301	2,664,628	403,329	141,746	5.2
1872	66,171	3,159,423	465,241	165,754	5.2
1873	70,268	3,784,543	526,420	183,811	4.9
1874	72,385	4,221,764	520,466	189,571	4.5
1875	74,096	4,658,209	503,066	185,506	4.0
1876	76,808	4,468,592	497,258	186,453	4.2
1877	79,082	4,806,202	472,919	170,977	3.6
1878	81,747	4,772,297	490,103	187,575	3.9
1879	86,556	4,872,018	525,621	216,545	4.4
1880	93,262	5,402,038	613,734	255,558	4.7
1881	103,108	6,278,565	701,781	272,407	4.3
1882	114,677	7,016,750	770,210	280,317	4.0
1883	121,422	7,477,866	823,773	298,367	4.0
1884	125,345	7,676,399	777,396	270,891	3.5
1885	128,320	7,842,533	772,569	269,494	3.4
1886	136,338	8,163,149	829,941	300,604	3.7
1887	149,214	8,673,187	940,151	334,989	3.9
1888	156,114	9,369,399	960,256	301,631	3.2
1889	161,276	9,680,942	1,002,926	322,123	3.3
1890	166,703	10,122,636	1,097,847	346,921	3.4

(出典) U. S. Bureau of the Census, Historical Statistics of the United States, *Colonial Times to 1957*, p. 428 (A. D. Chandler, Jr., *The Railroads*, p. 15) より算出。

ところで、イギリスでも合衆国でも全国的幹線鉄道網の確立段階（前者は1850年後半、後者は1880年代）では、同一路線に複数の競争会社がつくられ、そのことによる利潤率の低下は競争を激化させたが、他方で競争回避のための合併＝集中や運賃プール協定（カルテル）締結が繰返し展開された。イギリスでは1847年に開通路線延長3,036マイルのうち2,060マイル（約68%）を10大鉄道会社が支配していたのである⁴⁷⁾。合衆国でも、1883年にそれぞれ3,695マイル、3,863マイル、5,192マイルを支配する3大鉄道会社群が形成されていた⁴⁸⁾。

こうした事実を念頭において、全体としての鉄道業の利潤率を概観しておこう⁴⁹⁾（第1、2表参照）。

イギリスでは、1843年—1867年の利潤率は1846年の4.7%という例外を除いて、いわば4.0%を軸に3.8%から4.2%のあいだを変動している。合衆国では、1870年—1890年の利潤率は最高5.2%、最低3.2%のあいだを変動し、年を追うごとに傾向的に低下している。イギリスでも合衆国でも、長期的には、鉄道利潤率は平均利子率ないしそれをいくらか上廻る水準にあったといえよう⁵⁰⁾。

IV 総括と展望

これまでの分析で、マルクスが「株式資本の増加」が利潤率低下に反対する原因の一つであると規定したのは、実は株式資本の一般的規定ではなく、（交通—とくに鉄道—株式資本に関する）特殊的规定であり、その鉄道株式資本の増加がイギリスでもアメリカでも19世紀全体を通して圧倒的な位置をしめたことはマルクスの予見の鋭さを示すものであることが明らかとなった。そして、たと

47) Lardner, *op. cit.*, p. 213.

48) A. D. Chandler, Jr., *The Railroads*, 1965, pp. 17-8.

49) ラードナーは1849年時において、イギリスにおけるマイル当り平均投資額を4万ポンド、アメリカでは8,130ポンドであるにもかかわらず、利潤率は、両方共5%以下であると推定している（*op. cit.*, pp. 308, 406-8）。また、19世紀中葉のイギリス鉄道株式会社の会計制度については、高寺貞男「会計政策と簿記の展開」1971, 409-422ページ、参照。

50) 鉄道利潤率が、とくに合衆国で傾向的に低下しているのは、1872年以後の連邦・州政府の援助の打ち切り・縮小、過剰投資、合併＝合同の際の水増し資本化等の結果であると思われる。H. U. フォークナーによれば、「1883年の75億ドルの鉄道債務のうち、20億ドルは水増分であったと推定されている」といわれている。そこで、同年の利潤率を現実資本55億ドルとして計算しなおせば、約5.4%になる。（「アメリカ経済史」《下》、小原敏士訳、1969）。

え株式資本が一般化しても、交通＝鉄道資本の剰余価値＝利潤が一般的利潤率の均等化に参加するとは決していえないのである。マルクスの交通手段に関する理論的把握はその点についての見通しを十分に与えるものである。

本稿では、紙数の関係で、これまでの分析と鉄道「独占」との関連、株式資本と独占との関連、『資本論』体系ないし「経済学批判」体系のもとでの独占の理論的意義について論じることができなかった。後日を期したい。